



## MOTION

### **Avveckla subventionerna till Örebro flygplats**

Örebro Airport ägs av Region Örebro län, Örebro kommun, Karlskoga kommun samt Kumla kommun. Årligen bidrar ägarna till flygplatsens driftkostnader med cirka 30 miljoner. Det flygs runt 80 000 passagerare per år från Örebro Airport, vilket är en minskning av efterfrågan jämfört med åren innan. Den absoluta huvuddelen av dessa är charterresor.

Om den globala uppvärmningen ska bromsas måste vi flyga mindre än idag. Detta är vetenskapen ense om. Det internationella flyget har dock fördubblats på 15 år. Svenska folkets resor utomlands orsakar lika mycket klimatpåverkande utsläpp som vårt totala bilåkande. En enda Thailandsresa ger lika mycket utsläpp som en vanlig personbil orsakar under ett helt år. Och, som vetenskapsjournalisten Karin Bojs skrev i DN 2018: en biljett till Bangkok smälter sju kvadratmeter is i Arktis. Till den biljetten bidrar vi, skattebetalare, med flera hundralappar. Varje gång.

För alla oss som vill ta ansvar för framtida generationers möjligheter att få ett gott liv ter det sig helt orimligt att skattemedel bidrar till en sådan klimatförstöring. Ett bidrag som därutöver sätter marknadsekonomin ur spel och på konstgjord väg håller bolaget över vattenytan.

De som förespråkar att det offentliga ska äga och bidra till Örebro flygplats hänvisar ofta till att flygplatsen bidrar positivt till den regionala utvecklingen. Men genom att flygresandet påtagligt börjat minska och att näringslivet själva tar ett allt större ansvar för en hållbar utveckling blir det svårare att finna belägg för engagemangets tillväxtskapande effekter. Vetenskapen och forskningen ger andra svar idag än vad som sades för 20 år sedan.

Vi kan alltså konstatera att man får gräva djupt för att hitta några mätbara slutsatser som stöder att Örebro län, på riktigt, har en regionalpolitisk ekonomisk nytta av en lokal flygplats. Vilket också hade varit förvånande eftersom snart sagt varje lokal flygplatsägare letar febrilt efter argument för att rulla in skattemiljoner i flygplatser som inte går ihop ekonomiskt. Den första nedläggningen i landet är också ett faktum i och med att Västerås kommun nu beslutat att riva av plåstret och helt lägga ned sin flygplats. Underskotten och de kommunala bidragen anses för stora.

Ett annat argument för att regionen ska fortsätta att lägga in skattemedel i flygplatsbolaget är beredskapen. Det anses, från regionalt håll, att vid kommande kriser och katastrofer är det fördelaktigt att exempelvis ambulansflyg, brandflygplan eller helikoptrar ska kunna landa och lyfta just i Örebro. Storbränderna 2018 samt pågående virusutbrott i landet visar att det finns all anledning att ha beredskapsflygplatser i Sverige. Var dessa ska förläggas kan dock inte vara ett regionalt ansvar liksom inte heller finansieringen. Staten har det yttersta ansvaret för att krisberedskapen är god i hela landet.

Som sista argument från flygplatsförespråkare nämns fraktflygets betydelse för logistik och näringsliv. Sverige ska dock, enligt de av riksdagen tagna klimatmålen, ha en fossilfri transportsektor om 15 år. Det kan inte vara rimligt att skattesubventionera en sektor som bidrar negativt till detta mål. Här måste marknaden själv stå för kostnaden.

**Nu är alltså tiden kommen för att Region Örebro län tar ett såväl klimat- som ekonomiskt ansvar och inleder en snar avveckling av sitt engagemang i Örebro airport. Genom att ta hem ägarbidragen kan regionens ekonomi förstärkas och samtidigt följer regionen sina egna klimatmål.**

### **Miljöpartiet föreslår regionfullmäktige besluta**

att Region Örebro län omedelbart initierar en avveckling av Örebro läns flygplats AB, samt en avveckling/försäljning av Örebro Airport.

**Mats Gunnarsson**

**Monika Aune**

**Fredrik Persson**